Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7043**

16. Wahlperiode 08. 11. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/6818 –

Verkehrslandeplatz Coburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Im August dieses Jahres wurde in Bayern ein Raumordnungsverfahren für einen neuen Verkehrslandeplatz für Geschäfts- und Sportflugzeuge im Coburger Raum abgeschlossen. Bereits im Februar 2005 wurden der Öffentlichkeit Pläne bekannt, nach denen ein solcher neuer Verkehrslandeplatz am Standort Meeder/Wiesenfeld am „Weißen Berg“ in der Nähe von Coburg gebaut werden könnte. Von einigen Vertretern der örtlichen Politik und Wirtschaft wurde die Notwendigkeit eines neuen Flugplatzes unter anderem mit zu erwartenden neuen EU-Vorschriften begründet. Dabei handelt es sich um die in Beratung befindlichen gemeinschaftsweit gültigen Regelungen zur Gewährleistung der technischen Sicherheit (EU-OPS), welche die jeweils nationalen Vorschriften, die bisher lediglich zwischen Mitgliedstaaten koordiniert werden (JAR-OPS), ablösen sollen. Nach diesen künftigen EU-Regelungen sei die Länge der Start- und Landebahn des bislang genutzten Flugplatzes Coburg Brandsteinsebene zu kurz, so die Argumentation. Bislang geltende Ausnahmebetriebsgenehmigungen würden mit den neuen Regelungen hinfällig bzw. liefen ohnehin aus, der Flugbetrieb müsste eingeschränkt bzw. eingestellt werden.

Der momentan genutzte Flugplatz Brandsteinsebene wird vor allem für den nichtgewerblichen Werkflugverkehr der Firma Brose, eines Autozulieferers, sowie vom Aero Club Coburg e. V. genutzt.

Laut Recherchen der örtlichen Bürgerinitiative „Schutzgemeinschaft Weißer Berg e. V.“ mit Sitz in Meeder betreffen die künftigen EU-Regelungen aber lediglich gewerbliche Flüge – also kommerzielle, gegen Entgelt durchgeführte – nicht jedoch nichtgewerbliche Flüge. Dies gelte auch für die in Vorbereitung befindlichen Änderungen. Die Argumentation, auf dem Flugplatz Brandsteinsebene könnte der bisherige Flugbetrieb nicht mehr stattfinden, sei also falsch. Vielmehr wird von der Initiative vermutet, ein neuer Flugplatz mit längeren Start- und Landebahnen solle auch größeren Flugzeugen im kommerziellen Flugverkehr geöffnet werden (siehe Neue Presse vom 6. September und 25. September 2007).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. November 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Aussage, nach der die geplanten Änderungen auf EU-Ebene den bestehenden Flugverkehr nicht einschränken würden, stützen auch Aussagen in Artikeln der Neuen Presse vom 2. August 2007 und 10. August 2007. In denen äußert der Sprecher der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), Daniel Höltgen, dass ein Flugplatz, der bisher betrieben werden konnte, aufgrund einer EU-Regelung nicht geschlossen werden könne. Es gebe keinerlei europäische Vorschrift, die künftigen Werksverkehr von deutschen Luftlandeplätzen einschränken werde. Ausnahmeregelungen würden auch künftig möglich sein. Im Hinblick auf die künftigen EU-Regelungen äußerte der Sprecher ausdrücklich, die EU-OPS würden keine Einschränkung durch europäisches Recht bedeuten. Sie würden nicht für den Werksflugverkehr gelten, wie er heute auf dem Coburger Flugplatz praktiziert wird, sondern ausschließlich für den kommerziellen Verkehr. Der Neubau eines Verkehrslandeplatzes im Raum Coburg lasse sich nicht mit europäischen Sicherheitsrichtlinien begründen, so Höltgen. Die Kompetenz für die Genehmigung eines Flugplatzes sei zudem Bundes- und Ländersache.

Demgegenüber geht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) laut Neue Presse vom 8. August 2007 davon aus, dass der am Verkehrslandeplatz Coburg (Brandensteinsebene) durchgeführte Werks- und Geschäftsreiseverkehr künftig als gewerblicher Verkehr eingestuft wird und dann auch die entsprechenden Sicherheitsbestimmungen gelten. Das BMVBS habe sich vor dem Hintergrund der laufenden Diskussionen in der EU-Kommission verwundert über die Äußerungen von Daniel Höltgen als Leiter der Kommunikationsabteilung der EASA gezeigt und werte diese als persönliche Einschätzung, nicht aber als eine offizielle Aussage der EASA. Die EASA sei gegenwärtig weder für die Ausformulierung noch die Umsetzung der EU-OPS zuständig. Vielmehr sei hierfür die EU-Kommission zuständig.

1. Wann wird mit der Verabschiedung der EU-OPS zu rechnen sein, und wann werden sie in Kraft treten?

Als EU-OPS wird der Anhang III („Für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen geltende gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren“) der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt bezeichnet. Die Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 wurde am 12. Dezember 2006 verabschiedet, ist am 27. Dezember 2006 im Amtsblatt der Europäischen Union (Nr. L 377/1) veröffentlicht worden und am 16. Januar 2007 in Kraft getreten. Die Bestimmungen des Anhangs III (EU-OPS) sind nach Ablauf einer Übergangsfrist bis zum 16. Juli 2008 in allen EU-Mitgliedstaaten verbindlich einzuhalten.

2. Mit welchen Vorschriften ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand in den EU-OPS hinsichtlich der Bedingungen für Start und Landungen zu rechnen,

   a) für den nichtgewerblichen Verkehr?

Keine, da die Verordnung keine Gültigkeit für den nichtgewerblichen Verkehr besitzt.

   b) für den gewerblichen Verkehr?

Für den gewerblichen Verkehr werden die seit 1998 in Deutschland durch die Veröffentlichung der JAR-OPS 1 deutsch (neueste Fassung vom 10. April 2006 in BAnz. Nr. 131a vom 15. Juli 2006) geltenden erhöhten Sicherheitszuschläge für die Start- und Landestreckenberechnung (siehe Absätze OPS 1 475 bis 1 600) in den EU-Mitgliedstaaten allgemein verbindlich.

3. Ist nach gegenwärtigem Diskussionsstand in den EU-OPS vorgesehen, dass Werkflugverkehr künftig als gewerblicher Verkehr gelten soll, und wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die unterschiedliche Auffassung zum Thema zwischen dem EASA-Sprecher und dem BMVBS?

Die EU-OPS bezieht sich ausdrücklich auf den gewerbsmäßigen Transport mit Flugzeugen. Eine Aufnahme des Werksverkehrs ist in der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006, deren Anlage die EU-OPS bilden, nicht vorgesehen. Dessen ungeachtet gibt es Diskussionen in Zusammenhang mit der Überarbeitung der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 und der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002, den sog. Werksflugverkehr hinsichtlich der anzuwendenden Bestimmungen dem gewerblichen Verkehr weitgehend gleichzustellen. Insbesondere wird die Entwicklung von spezifischen Regularien für den nicht-gewerblichen Verkehr mit komplexen Fluggeräten (über 5 700 kg Startmasse bzw. mit Turbinenantrieb) diskutiert. Ein Ergebnis dieser Diskussionen ist noch nicht abzuschätzen. Demzufolge kann weder seitens der Bundesregierung noch seitens der EASA diesbezüglich eine verbindliche Aussage getroffen werden. Ein Widerspruch zu der Aussage des Sprechers der EASA ist der Bundesregierung hierbei nicht ersichtlich, da diese der geltenden Rechtslage entspricht.

4. Welchen Status wird der Werkflugverkehr in Zukunft haben, und wer wird für diesen Verkehr zuständig sein, die Nationalstaaten oder die Europäische Union?

Bis zu einer verbindlichen europäischen Regelung sind hier ausschließlich die Nationalstaaten zuständig.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Ist damit zu rechnen, dass infolge der künftigen EU-OPS bestehende Flugplätze geschlossen werden müssen?

Da die relevanten Regelungen für die Start- und Landestreckenberechnung in Deutschland bereits seit 1998 anzuwenden sind (siehe Antwort auf Frage 2) und sich ausschließlich auf den Flugbetrieb und nicht die Flugplatzgenehmigung beziehen, geht die Bundesregierung nicht davon aus, dass durch die verpflichtende Anwendbarkeit der EU-OPS bestehende Flugplätze geschlossen werden müssen.

6. Wird es einen Bestandsschutz für bestehende Fluggesellschaften oder Flugplätze geben?

Nein. Da die relevanten Regelungen für die Start- und Landestreckenberechnung in Deutschland bereits seit 1998 anzuwenden sind (siehe Antwort auf Frage 2), ist ein Bestandsschutz weder erforderlich noch geboten.

7. Werden die Richtlinien Flugzeuge und ihre Betreiber oder Flugplätze und deren Ausstattung betreffen?

Die Vorschriften der EU-OPS betreffen ausschließlich Flugzeuge und ihre Betreiber.

8. Wird es Übergangsfristen für die Umsetzung der Vorschriften geben, und wie lange sind vergleichbare Übergangsfristen üblicherweise?

In der Verordnung (EG) Nr. 1899/2006 ist in Artikel 2 eine Übergangsfrist bis zur verpflichtenden Anwendbarkeit des Anhangs III (EU-OPS) bis zum 16. Juli 2008 vorgesehen. Diese Frist von 18 Monaten bis zur Wirksamkeit ist nicht unüblich.

9. Müssen in jedem Fall die neuen einheitlichen Richtlinien umgesetzt werden, z. B. hinsichtlich der Länge der Start- und Landebahnen, oder sind nach gegenwärtigem Stand der Diskussion auch Ausnahmeregelungen vorgesehen?

Die Bestimmungen der EU-OPS sind bis zum 16. Juli 2008 in allen EU-Mitgliedstaaten verbindlich umzusetzen. Ausnahmeregelungen in der Frage der Start- und Landestreckenberechnung sind nach Kenntnis der Bundesregierung bislang in keinem Mitgliedstaat vorgesehen.

10. Ist abzusehen, ob in den neuen europäischen Richtlinien bestehende Ausnahmegenehmigungen ihre Gültigkeit behalten werden?

Gegenwärtig existieren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung keine Ausnahmegenehmigungen für Luftverkehrsunternehmen von den Bestimmungen zur Start- und Landestreckenberechnung gemäß JAR-OPS 1.

11. Ist abzusehen, in welchem Zeitraum in der gesamten EU der neue Standard der EU-OPS erreicht werden muss?

Die Bestimmungen der EU-OPS sind bis zum 16. Juli 2008 in allen EU-Mitgliedstaaten verbindlich umzusetzen.

12. Wer hat gegenwärtig und wer hat künftig die Kompetenz für die Genehmigung eines Flugplatzes?

Die Genehmigung von Flugplätzen führen in Deutschland gemäß § 31 Abs. 2 Ziffer 4 Luftverkehrsgesetz gegenwärtig die Länder im Auftrag des Bundes aus. Es existieren Bestrebungen der EU-Kommission und des EU-Parlaments, bestimmte Aufgaben im Kontext der Genehmigung von Flugplätzen der EASA zu übertragen. Das hierzu erforderliche Rechtsetzungsverfahren ist noch nicht eingeleitet worden, so dass hierzu keine näheren Aussagen getroffen werden können.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333